

# LA GUERRE DE COURSE A SAINT-MALO

## PENDANT LES GUERRES DE LOUIS XV

PAR

JANINE LEMAY

Licenciée ès lettres

---

AVANT-PROPOS

BIBLIOGRAPHIE

---

### PREMIÈRE PARTIE

#### ENCOURAGEMENTS A LA GUERRE DE COURSE OBSTACLES QU'ELLE RENCONTRAIT

La course, en ce milieu du xviii<sup>e</sup> siècle, est généralement tenue en haute estime. De nombreuses ordonnances royales sont promulguées en sa faveur : le dixième que l'amiral percevait sur les prises et les six deniers des invalides ne sont plus perçus que sur le bénéfice net ; puis, en septembre 1756, le dixième est supprimé. Des gratifications sont prévues pour les capitaines et les armateurs. Le roi promet de racheter à la fin de la guerre les frégates de vingt-quatre canons. Mais ces avantages sont relativement peu importants en comparaison des obstacles rencontrés par les armateurs pour l'armement et l'équipement de leurs corsaires, en cas de réquisitions par la Marine royale. Plus préjudiciables sont

les dommages apportés à la guerre de course par les tracasseries des bureaux d'amirauté et les prétentions des employés de fermes. Les armateurs demandent en vain un règlement pour simplifier les procédures. Ils demandent aussi la diminution ou même la suppression des droits sur les vivres et sur les marchandises des prises et la diminution du nombre des marchandises prohibées. Quelques mesures sont prises en leur faveur.

Pour armer leurs corsaires, les armateurs obtiennent très difficilement des canons des arsenaux royaux. Ils ont surtout beaucoup de mal à recruter leurs équipages, par suite de la pénurie de matelots. Ces matelots exigent des avances considérables et les armateurs essaient en vain de revenir au règlement de 1693 qui en avait fixé le montant. Pour remédier au manque d'hommes, les armateurs cherchent à embaucher des matelots inscrits dans un autre département et des étrangers, neutres ou même Anglais. Ces équipages cosmopolites sont de valeur assez médiocre. Or, les capitaines, très jeunes et inexpérimentés, sont généralement incapables de bien les commander. Aussi à bord des corsaires se produisent des désordres de toutes sortes : désertions, rébellions et pillages. Les tribunaux d'amirauté sévissent contre les rebelles qu'ils envoient servir sur les vaisseaux du roi, mais les désertions et les pillages restent généralement impunis. D'ailleurs, pendant la guerre de Succession d'Autriche tout au moins, il y a hésitation sur les tribunaux compétents pour la répression des rébellions et des pillages. La compétence respective des sièges d'amirauté, du Conseil d'État et du Parlement se fixe peu à peu. La supériorité de la marine anglaise est écrasante. De nombreux corsaires sont pris ; ils ne peuvent plus ramener leurs prises au port d'armement ; les équipages font de longs séjours dans les prisons d'Angleterre. Les Anglais s'arrogent le droit exclusif de rapatrier les prisonniers. Les échanges sont parfois retardés par les capitaines corsaires eux-mêmes qui renvoient irrégulièrement leurs prisonniers anglais sur des navires neutres.

## DEUXIÈME PARTIE

## LES ARMEMENTS EN COURSE A SAINT-MALO

Au début de la guerre de Succession d'Autriche, les armateurs malouins montrent peu d'empressement à armer en course. C'est que ces armateurs ont déjà subi quelques pertes considérables dans leur commerce avec l'Amérique, la mer du Sud ou Terre-Neuve. Les conditions s'aggravent avec la guerre de Sept ans, les Anglais ont pris de nombreux navires avant les hostilités, la ville s'appauvrit et se dépeuple. Or, en juin 1758, les Anglais descendent à Cancale et brûlent quatre-vingts navires dans le port de Saint-Malo. Le commerce étant impossible, les armateurs se décident à envoyer leurs navires en course. La plupart de ces corsaires sont de faible tonnage, bien que les divers secrétaires d'État à la Marine s'efforcent d'encourager l'armement de gros corsaires. Quelques-uns des navires armés en course sont d'anciens navires de commerce ou des prises faites sur les Anglais. La plupart des corsaires sont construits spécialement sur les chantiers malouins. Ces chantiers sont très actifs et les Malouins proposent même au roi d'y construire des frégates pour son compte. Le matériel employé paraît assez médiocre. Les corsaires sont surtout mal armés, en raison de la difficulté qu'ont les armateurs à se procurer des canons, dont le calibre est généralement trop faible. Les armateurs adressent au roi de nombreuses requêtes pour obtenir le prêt de frégates ou de vaisseaux qu'ils obtiennent très difficilement.

Ces armateurs sont de condition très variable. Certains sont d'anciens capitaines enrichis ; la grande majorité est composée de négociants de Saint-Malo. La plus puissante famille malouine, celle des Magon, se contente de prendre des parts d'intérêts dans les corsaires, sans en armer elle-même. D'ailleurs, en raison du caractère commercial de la guerre de course, le rôle de tels actionnaires est souvent plus

important que celui de l'armateur. Le nombre des actionnaires est élevé à Saint-Malo, mais la majorité est très souvent étrangère à la ville. Il y eut même le projet d'une vaste société par actions pour tous les corsaires de France. N'ayant souvent dans le corsaire qu'une part d'intérêt assez faible, l'armateur est étroitement surveillé par les autres actionnaires. Il lui faut également compter avec le propriétaire du navire et avec le capitaine qui a pu lui être imposé par un puissant actionnaire. Le caractère commercial pris par la guerre de course fait que les corsaires s'attaquent rarement aux frégates de guerre et aux corsaires anglais et que les combats sont assez rares. Ceci n'empêche pas quelques coups hardis réalisés par les corsaires qui n'hésitent pas à aller surprendre des navires jusque dans les ports anglais. Le lieu habituel des croisières reste cependant l'ouverture de la Manche. Quelques croisières plus lointaines ont lieu sur les côtes de la mer du Nord, de l'Espagne ou de l'Amérique. Ces croisières ont généralement lieu par unités isolées. Les actes d'association entre deux corsaires sont très rares. En cas d'associations accidentelles et de prises faites en commun, de fréquentes contestations s'élèvent entre les divers capitaines et armateurs. La collaboration paraît plus difficile encore avec les vaisseaux du roi en raison de l'hostilité entre les deux corps d'officiers rouges et d'officiers bleus. Dans ce cas encore des contestations s'élèvent pour l'attribution des prises.

### TROISIÈME PARTIE

#### LES RÉSULTATS FINANCIERS DE LA GUERRE DE COURSE

Les documents qui permettent d'étudier les résultats. Cinquante-deux corsaires sont armés pendant la guerre de Succession d'Autriche, quatre-vingt-sept pendant celle de Sept ans. La moyenne des prises est de six pendant la première guerre, de deux à cinq pendant la seconde. Cent treize

navires ont été armés en guerre et marchandises de 1744 à 1748, quarante-quatre seulement de 1756 à 1763. Les prises faites par ces navires sont peu élevées en raison de la difficulté pour eux de les ramener. Ils préfèrent les couler ou les rançonner. Pour les corsaires proprement dits, les ordonnances hésitent à leur reconnaître ce droit de détruire ou rançonner les prises. La plupart de ces prises sont de nationalité anglaise. De nombreuses ordonnances protègent, en effet, la navigation des navires neutres et l'armateur doit déposer une caution de 15,000 l. pour pouvoir indemniser les capitaines des navires neutres injustement arrêtés. Cependant, le droit de rescousse s'applique aux navires neutres : le Conseil du roi, pour des raisons politiques, accorde souvent mainlevée de la prise au propriétaire neutre. Les pays particulièrement favorisés sont le Danemark et la Suède, alors que l'attitude à l'égard de la Hollande est beaucoup plus variable. Si la prise est de nationalité anglaise, elle est accordée sans contestation à l'armateur, à condition que le navire preneur ait une commission en guerre au nom de l'amiral. Il y eut cependant, à la fin de la guerre de Succession d'Autriche, réunion à Saint-Malo des commissaires anglais, hollandais et du commissaire de la marine à Saint-Malo, Guillot, pour traiter de la restitution réciproque des prises faites avant et après les hostilités. Si le nombre des prises est assez élevé, le nombre des corsaires pris l'est également. Même lorsque le corsaire échappe aux Anglais, les dépenses sont souvent trop lourdes pour qu'il y ait un bénéfice appréciable. Ces dépenses principales sont le dixième de l'amiral, pour la perception duquel de nombreuses discussions ont lieu jusqu'à sa suppression ; quelques droits particuliers à Saint-Malo ; les frais de construction et de mise-hors, très élevés pour les corsaires ; les frais de relâche, de bureau et de douane ; le paiement des équipages et des officiers.

Les résultats financiers sont assez désastreux pendant la guerre de Sept ans, où de nombreux corsaires sont pris sans avoir fait de prises ou après avoir fait des prises insigni-

fiantes. Pendant la première guerre, au contraire, les gains l'emportent nettement sur les pertes. Aussi les faillites, exceptionnelles jusqu'en 1756, se multiplient-elles à partir de cette date. Les capitaines, en général, ne paraissent pas s'être enrichis davantage par la course. La plupart ont d'ailleurs par avance dépensé la plus grande partie de leurs parts de prises. Il en est de même pour les équipages.

## QUATRIÈME PARTIE

### UTILISATION DES CORSAIRES A DES FINS MILITAIRES

Il paraît étrange que les armateurs n'aient pas plus souvent donné ordre aux capitaines d'attaquer les corsaires de Jersey, étant donné le tort causé par ceux-ci au commerce français. Quelques armements particuliers sont pourtant faits à cette intention. A partir de 1756, de nombreux projets sont faits pour s'emparer de Jersey et Guernesey. A la fin de 1756, un projet de descente est même officiellement confié au duc d'Aiguillon. Le projet, mal soutenu par le secrétaire d'État à la Marine marchande, échoue. Après l'incendie de 1758, les Malouins proposent de se charger avec leurs corsaires restants d'une expédition contre Jersey. Le ministère reprend le projet et en confie l'exécution au duc d'Aiguillon. Il échoue encore. Une dernière tentative infructueuse est faite en 1761. Aussi voués à l'échec devaient être les plans d'invasion de l'Angleterre. Pendant la guerre de Succession d'Autriche, ces plans se donnent pour but d'appuyer les efforts que fait le prétendant Stuart, le prince Charles Édouard, pour rentrer en Angleterre. La plus importante de ces tentatives est la concentration à Boulogne, à la fin de l'année 1745, de troupes de débarquement sous les ordres du duc de Richelieu. On se contentera finalement d'envoyer quelques secours au prince Charles au moyen de corsaires. Après le désastre de Culloden, deux corsaires malouins,

*l'Heureux* et *le Prince de Conti*, ramèneront le prince en France. En 1759, trois attaques simultanées sont prévues contre l'Angleterre. Les corsaires malouins devaient participer à deux de ces entreprises : à l'« expédition particulière » du duc d'Aiguillon qui devait débarquer ses troupes en Écosse ; à la diversion confiée au corsaire Thurot, qui devait conduire en Irlande une petite escadre. Ce plan devait échouer par la destruction de nos escadres de Toulon et de Brest, à Lagos et aux Cardinaux. Il apparaît que le rôle confié aux corsaires dans ces diverses expéditions ne fut pas bien adapté à leurs qualités propres. Bien meilleure fut l'utilisation que les Anglais firent de leurs propres corsaires qui peuvent compter sur l'appui de la marine royale et jouent surtout auprès d'elle le rôle d'éclaireurs. Les corsaires français, au contraire, sont souvent pris comme simples navires de transports, alors que leur construction en fait des navires de marche et non des navires de charge. On les voit cependant jouer également un rôle d'escorte ou d'espionnage. La cour hésite à utiliser les corsaires, en raison des frais que leur affrètement cause au trésor royal. Pourtant les armateurs se plaignent souvent du prix offert et surtout des retards apportés au paiement. Or, le roi ne permet pas aux armateurs de se dédommager par les prises que leurs navires font quand ils sont au service du roi. Ces prises appartiennent au roi. Aussi les armateurs mettent-ils peu d'empressement à fréter leurs corsaires pour le roi.

## CONCLUSION

Les profits financiers furent médiocres, en raison principalement de deux obstacles insurmontables : le manque d'hommes et la supériorité de la marine anglaise. Les résultats militaires auraient pu être plus effectifs, si l'on n'avait pas méconnu le rôle des corsaires et surtout si la pénurie du trésor royal n'avait pas empêché de leur donner ce rôle. Il y a d'ailleurs un défaut inhérent à la conception même de la

guerre de course, à la fois opération de guerre et spéculation commerciale. Toutefois, pour apprécier à sa juste valeur le rôle des corsaires, il ne faut pas oublier le tort considérable qu'ils causèrent au commerce anglais au moment même où la marine anglaise paraît maîtresse des mers.

---

PIÈCES JUSTIFICATIVES

CARTES

TABLEAUX DES ARMEMENTS

INDEX

TABLE DES MATIÈRES

---